

ΕΡΩΤΗΜΑΤΙΚΑ ΠΡΟΚΑΛΕΙ Η ΑΠΟΤΥΧΙΑ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΙΛΟΤΟΥ ΤΟΥ F-16

Μαύρη τρύπα στο Αιγαίο για έρευνα και διάσωση

Σε λάθος σημείο έψαχναν τα ελληνικά ελικόπτερα για να βρουν πού έπεσε το πολεμικό αεροσκάφος. Οι Τούρκοι μάς πρόλαβαν και εντόπισαν τον άτυχο σμηναγό

Η νύχτα της τραγωδίας με την πτώση του F-16

19.05: Απογείωση τεσσάρων F-16 από την 113 Πτέρυγα Μάχης στη Λάρισσα

19.40: Έναρξη διαδικασίας για εκτέλεση άσκησης νυκτερινών ανακαταστάσεων. Τα μαχητικά που πετούν σε ύψος 13.000 πόδια χωρίζονται σε δύο ζεύγη και παίρνουν αντίθετη κατεύθυνση, στρίβοντας το πρώτο ζεύγος προς δεξιά και το δεύτερο προς αριστερά. Βάσει σχεδίου πρέπει να κάνουν κύκλιο και στο σημείο συνάντησης να εμπλακούν

19.40: Ένα λεπτό μετά την αποκόλληση της τετράδας ο αρχηγός του πρώτου ζεύγους που έχει στρίψει δεξιά κάνει απότομη βύθιση! Τρία δευτερόλεπτα πριν από την πρόσκρουση στη θάλασσα εκτινάσσεται το κάθισμα του πιλότου

19.49: Απογείωση ελικoptέρου SAR από Χίο

19.52: Απογείωση ελικoptέρου SAR από Αθήνα

19.53: Απογείωση ελικoptέρου SAR από Ξυλοτύπι

21.40: Εντοπισμός πιλότου από την τουρκική φρεγάτα «Γκόγκοβα»

22.30: Προσνήωση ελικoptέρου στην τουρκική φρεγάτα και παραλαβή της σορού του σμηναγού Μπισαρά



Πολύ έμπειρος χειριστής F-16 θεωρούνταν ο σμηναγός Θ. Μπισαράς, το αεροσκάφος του οποίου έπεσε στη θαλάσσια περιοχή των Σποράδων



ΡΕΠΟΡΤΑΖ: ΔΗΜΟΣ ΒΕΡΝΙΚΙΟΣ
aemos@pegasus.gr

«Μαύρη τρύπα» στο σύστημα Έρευνας και Διάσωσης στο Αιγαίο εντοπίστηκε κατά την προχθεσινή βραδινή αεροπορική τραγωδία στη θαλάσσια περιοχή της Ψαθούρας όπου τα ελληνικά ελικόπτερα SAR δεν μπόρεσαν να εντοπίσουν το στίγμα του πιλότου που εγκατέλειψε το F-16 με αποτέλεσμα να το εντοπίσει η τουρκική φρεγάτα που έκανε γυμνάσια στην περιοχή!

Ποικίλα σχόλια και ερωτηματικά γεννά ο μη έγκαιρος εντοπισμός του σμηναγού Μπισαρά από τα ελληνικά Μέσα Έρευνας και Διάσωσης (ελικόπτερα και αεροσκάφη), που αν και έσπευσαν σχετικά γρήγορα στην περιοχή, τελικώς εντοπίστηκε και προσυλλεγή από την τουρκική φρεγάτα.

Το ΓΕΑ υποστηρίζει ότι η εκτινάξη του καθίσματος στο οποίο είναι τοποθετημένος ο πομπός εκπομπής σημάτων έγκαιρης προειδοποίησης, έγινε τρία δευτερόλεπτα πριν από την πρόσκρουση του F-16 στη θάλασσα. Επο-

μένως, η εκπομπή σημάτων, που καθορίζει και το ακριβές στίγμα του ατυχήματος, είχε διαρκεία μόλις δύο δευτερόλεπτα πριν από αποκολληθεί από το σώμα του πιλότου και βυθιστεί στη θάλασσα.

Επει να έγινε έτσι όπως ισχυρίζεται το ΓΕΑ. Τότε γιατί από την εκπομπή του σημάτων δεν βγήκαν οι σωστές συντεταγμένες αλλά τα ελικόπτερα έρευνας και διάσωσης ελάνθασαν σε λάθος σημείο; Σ' αυτό το «καυτό» ερώτημα δεν δίνεται πεντηκτική απάντηση. Σίγουρα στο σημείο αυτό υπάρχει πρόβλημα που θα πρέπει να αντιμετωπίσουν οι αρμόδιοι.

ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΩΣ Ο ΘΑΝΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΙΛΟΤΟΥ

Από πνιγμό προήλθε ο θάνατος του τριανταπεντάχρονου σμηναγού Θανάση Μπισαρά που το βράδυ της περασμένης Τετάρτης έπεσε με το F-16 στη θαλάσσια περιοχή της Ψαθούρας, στις Σποράδες. Σύμφωνα με την ιατροδικαστική εξέταση, ο άτυχος σμηναγός δεν έφερε κατάγματα και ήταν ζωντανός όταν έπεσε ανώμαλα στη θάλασσα, αφού είχε προλάβει να ενεργοποιήσει το σύστημα της αυτόματης εκτινάξης του καθίσματος του δευτερόλεπτα πριν από την πρόσκρουση του αεροσκάφους στη θάλασσα.

Επίσης, πολλοί είναι αυτοί που αναρωτούνται πώς και γιατί βρέθηκε στο σημείο του ατυχήματος η τουρκική φρεγάτα και εάν αυτό προκάλεσε το ατύχημα.

Καταρχήν από τις αρχές της εβδομάδας τέσσερα τουρκικά πολεμικά σκάφη πραγματοποιούν προγραμματισμένη άσκηση στα διεθνή ύδατα του Βορείου Αιγαίου. Αμέσως μόλις σήμανε συναγερμός από τον θάλαμο επιχειρήσεων του ΥΕΝ, όλα τα παραπλήοντα σκάφη έσπευσαν στην περιοχή του ατυχήματος. Μεταξύ αυτών και τα τουρκικά πολεμικά πλοία. Σύμφωνα πάντα με τους επιτελείς του

Πενταγώνου, ήταν θέμα τύχης ποιο από τα παραπλήοντα σκάφη θα εντόπιζε τα ίχνη του πιλότου. Έτσι να είναι η τουρκική φρεγάτα «Γκόγκοβα».

Οι αξιωματικοί του Πενταγώνου αποκλείουν το ενδεχόμενο η πτώση του F-16 να έγινε από παρεμβολή πλοίου, διότι μια τέτοιου είδους εχθρική ενέργεια θα επηρέαζε και τα υπάλκινα αεροσκάφη της αποστολής. Στο ερώτημα πώς είναι δυνατόν ο έμπειρος χειριστής ενός τόσο σύγχρονου μαχητικού να παθαίνει απώλεια προσανατολισμού πριν καν ξεκινήσει η αερομαχία, οι αεροπόροι απαντούν ότι δυστυχώς συμβαίνει συχνά.

Πάντως, ο ΛΑΟΣ, που ζητεί επίσημως από την κυβέρνηση να απαντήσει στα παραπάνω ερωτήματα, κάνει λόγο για «νέα πηδική και ουσιαστική πίττα» που υπέστη η χώρα.

Τα συλλυπητήριά του για τον θάνατο του πιλότου εξέφρασε, χθες, με τηλεφώνημά του στον πρωθυπουργό Κ. Καραμανλή ο πρωθυπουργός της Τουρκίας, Τ. Ερντογάν. Νωρίτερα υπήρξε και αντίστοιχη ανακοίνωση από το υπουργείο Εξωτερικών της Τουρκίας.

ΚΟΡΕΠΕΡ Βρετανικό μπλόκο στις ελληνικές εισηγήσεις

Σε λάθος έντασης και αντιπαράθεσης διεξάγονται στις Βρυξέλλες οι διαβουλεύσεις σε επίπεδο μονίμων αντιπροσώπων της ΕΕ (ΚΟΡΕΠΕΡ) για το περιεχόμενο του κειμένου συμπερασμάτων της Συνόδου Κορυφής της 14ης Δεκεμβρίου, λόγω της απόφασης της Βρετανίας να μπλοκάρει όλες τις ελληνικές εισηγήσεις.

Ο Βρετανός αντιπρόσωπος μπλοκάρει τις αναφορές που επιχειρείσε να προσθέσει στα συμπεράσματα η Ελλάδα, αμφισβητώντας μάλιστα όλες τις ελληνικές προτάσεις για τα δυτικά Βαλκάνια, τη Σερβία, το Κόσοβο, την ΠΓΔΜ και το Κυπριακό.

Στη χθεσινή συνεδρίαση του ΚΟΡΕΠΕΡ, ο Έλληνας μόνιμος αντιπρόσωπος Β. Κασκαρέλης ζήτησε να ενσωματωθεί στο κείμενο των συμπερασμάτων μία παράγραφος για την ΠΓΔΜ, με την επισήμανση ότι «οι σχέσεις καλής γειτονίας αποτελούν ουσιώδες τμήμα της διαδικασίας προσέγγισης της ΠΓΔΜ με την Ένωση». Η Αθήνα ζητάει, επίσης, και την καταγραφή της διαπίστωσης ότι δεν έχει υπάρξει πρόοδος στο θέμα της ονομασίας και να κληθούν τα Σκόπια «να επιδείξουν εποικοδομητική στάση για την εξεύρεση μιας αμοιβαίας αποδεκτής λύσης». Ο Βρετανός μόνιμος αντιπρόσωπος αμφισβήτησε την ορθότητα των ελληνικών επιχειρημάτων και αιτημάτων, ισχυριζόμενος ότι από τον περασμένο Ιούλιο έχει αρχίσει να σημειώνεται πρόοδος στο θέμα του ονόματος. Συνέδεσε δε την υπόθεση των Σκοπίων με τις αναμενόμενες εξελίξεις στο Κόσοβο και... μπλοκάρει το ελληνικό αίτημα, προκαλώντας την έντονη αντίδραση του Έλληνα αντιπροσώπου, ο οποίος τον απειλίες πως αν στη συνέχεια δεν υποχωρήσει, τότε θα βρεθεί στη δυσάρεστη θέση να μπλοκάρει και αυτός όλα τα βρετανικά αιτήματα. Στην προσπάθειά του να Ελληνα πρέσβη να υπάρξει στα συμπεράσματα αναφορά στην «πρωτοβουλία» της κ. Μπακογιάννη για τα Βαλκάνια, υπήρξε αντίδραση όχι μόνο από τον Βρετανό αλλά και από τον Γερμανό, τον Σουηδό και Ισπανό αντιπρόσωπο...

Γ. ΔΑΡΑΤΟΣ

Βήμα βήμα η τραγωδία

ΠΝΙΓΜΟΣ Η ΑΙΤΙΑ ΘΑΝΑΤΟΥ ΤΟΥ ΑΓΥΧΟΥ ΠΙΛΟΤΟΥ

Πώς η τουρκική φρεγάτα Gokona εντόπισε το άψυχο σώμα πριν από το Super Puma

Του ΑΝΔΡΕΑ ΚΟΥΤΡΑ

Οι γιατροί του 251 Νοσοκομείου Αεροπορίας βρήκαν τους πνευμονες του σμηναγού Αθανάσιου Μπατσάρα γεμάτους νερό. Γεγονός που επιβεβαιώνει την πληροφορία του ΕΤ ότι ο θάνατός του οφείλεται σε πνιγμό. Το μόνο τραύμα που εντόπισαν οι γιατροί στη σορά του χειριστή ήταν καταγμα στο χέρι.

Πως όμως προήλθε ο πνιγμός; Η περιγραφή του δυστυχήματος αναδεικνύει την ατυχία του 35χρονου αεροπόρου από την Κατερίνη, ο οποίος δεν πρόλαβε να δει το παιδί του να γεννιέται και άφησε πίσω τη σύζυγό του έγκυο στον 6ο μήνα. Ατυχία και στην περίπτωση εντοπισμού του, με την Αεροπορία να δέχεται τις δύσκολες αυτές ερωτήσεις ενοπήγματος στο ηθικό της. Ανασούρηκε από τουρκική φρεγάτα, ενώ την περιοχή «χτένιζαν» ήδη ελικόπτερα Σούπερ Πούμα.

Ο εμπειρότατος χειριστής του μοιραίου σύγχρονου F-16 block 52 plus (μόλις 442 ώρες πτήσεως είχε συμπληρώσει το μαχητικό), όπως καταλήγουν οι εμπειρογνώμονες της Π.Α., έπεσε σε παροίσθηση ενώ πετούσε στα 13.000 πόδια. Συμμετείχε σε άσκηση νυχτερινών ανακρίσεων στην περιοχή της Ψαθούρας, στο πλαίσιο νατοϊκής αξιολόγησης. Στην ίδια άσκηση λάμβαναν μέρος ακόμη τρία ιδίου τύπου μαχητικά της 337 μοίρας που όλα μαζί είχαν απογειωθεί από την 11ο Πτέρυγα Μάχης της Λάριας στις 19.05 της Τετάρτης.

Με ταχύτητα που εκκρίνεται ότι προσεγγίζει τα 600 μίλια, το μοιραίο F-16 ανεξέλεγκτο «βυθιζόταν» προς τη θάλασσα. Σε ύψος 2.500 με 3.000 μ., ο πιλότος φαινόταν να συνέρχεται από το βέρτιγκα η ενστικτωδώς «τραβάει» το μοχλό ενεργοποίησης του εκκινασσόμενου καθίσματος. Με τη θέση και την ταχύτητα του αεροσκάφους ήταν σχεδόν αδύνατη η επιτυχή εγκατάλειψη. Ο σμηναγός, με 1.500 ώρες στον τύπο του μαχητικού και σύνολο 1.770, καταφερε να βγει

από την καρμπίνα του μονοθέσιου με μόνο ένα καταγμα στο δεξί του χέρι.

Οι ρουκέτες εκτόξευσαν το κάθισμα σε ύψος 300 ποδών. Ο Αθανάσιος Μπατσάρας βρέθηκε στον αέρα σε λιπόθυμη κατάσταση. Αν η εγκατάλειψη γινόταν υπό κανονικές συνθήκες, ο πιλότος θα πρόλαβε να συνέλθει και κόνοντας χρήση του survival kit να διασωθεί. Έπεσε όμως στη θάλασσα 2 με 3 δευτερόλεπτα από την εγκατάλειψη χωρίς να έχει τις αισθήσεις του. Οπισχυροί άνεμοι, εντάσεως 7-8 μποφόρ, τον επνίζαν δεμένο στο αλεξιπτωτό του.

Στις 19.41 το μοιραίο F-16 χάνεται από τα ραντάρ της Π.Α. Το σύστημα PLB εκπέμπει για όσο ο πιλότος βρίσκεται στον αέρα. Τα ραντάρ καταγράφουν το στίγμα και τέσσερα λεπτά αργότερα το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης καλεί όλα τα παραπλέοντα σκάφη να σπεύσουν στο σημείο, 20 ναυτικά μίλια νοτίως του Αγίου Όρους Μία φρεγάτα του Πολεμικού Ναυτικού (σκοπούν) και μία κανονιοφόρος από τη Σκύρο κινήθηκαν προς την περιοχή της

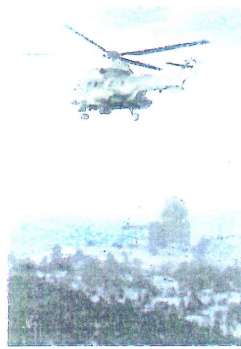


Ο άτυχος σμηναγός Αθανάσιος Μπατσάρας

Ψαθούρας, όπως επίσης τρία ελικόπτερα Σούπερ Πούμα που απογειώθηκαν από Λημνο, Χίο και Ελευσίνα και ένα C-130.

Πλώρη για το ίδιο σημείο έβαλε ωστόσο και η τουρκική φρεγάτα Gokona, η οποία συμμετείχε σε άσκηση της Αγκυρας σε δεσμευμένη περιοχή στη Λήμνο. Στην κατεύθυνσή της είχε ευνοϊκό άνεμο, έφθασε πρώτη στο σημείο της συντρίβης και εντόπισε αμέσως, στις 21.45, το αλεξιπτωτό και τον άτυχο πιλότο. Η τουρκική φρεγάτα με λέμβο περιουλέξε το σμηναγό νεκρό και ελληνικό ελικόπτερο τον παρέλαβε από το καταστρωμά της στις 22.31.

Τα συλλυπητήριά του για τον Ελληνικό πιλότο που σκοτώθηκε στο Κεντρικό Αιγαίο εξέφρασε ο Τούρκος πρωθυπουργός Κ. Ρετζέπ Ταγίπ Ερντογάν.



του ΙΜΟ Διεθνή Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Οργανισμό, ήδη από το 1975. Κατά την επικύρωση της προαναφερόμενης Σύμβασης, το 1989, η χώρα μας ενανέλαβε στον ΙΜΟ ότι η ελληνική περιοχή ευθύνος για θαλάσσια ατυχήματα αντιστοιχεί στο FIR Αθηνών.

Τούτο αντικατοπτρίζει τη γεωγραφική και πολιτική πραγματικότητα στην περιοχή και επιτρέπει την πλέον αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και αποτελεί γενική πρακτική διεθνώς, σύμφωνα με τις συστάσεις του ΙΜΟ και του ΙCAO.

Το καθεστώς έρευνας και διάσωσης

Η έρευνα και διάσωση για αεροπορικά ατυχήματα διέπεται από τη σύμβαση και τους κανονισμούς του ICAO. Η ελληνική περιοχή έρευνας και διάσωσης σε περίπτωση αεροπορικού ατυχήματος έχει καθορισθεί κατόπιν περιοχικής συμφωνίας στο πλαίσιο του ICAO (1952) και συμπιπτει με το FIR Αθηνών.

Τα θέματα της ναυτικής έρευνας και διάσωσης καθορίζονται από τη σύμβαση του Αμβούργου του 1979, που υιοθετήθηκε στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (International Maritime Organization-IMO) και τέθηκε σε ισχύ το 1985. Σύμφωνα με αυτήν, οι περιοχές ευθύνος των συμβαλλόμενων μερών για την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε περίπτωση θαλάσσιων ατυχημάτων ρυθμίζονται με συμφωνία των ενδιαφερόμενων παρακτιών κρατών. Η Ελλάδα κατά την υπογραφή της σύμβασης δήλωσε ότι η περιοχή ευθύνος της για τη ναυτική έρευνα και διάσωση συνέπιπτε με το FIR Αθηνών, όπως άλλωστε είχε ήδη κοινοποιήσει και στον προγενέστερο

Η νέα συσκευή εντοπισμού είχε «κολλήσει» στα δικαστήρια

Ανεπάρκειες στα μέσα έρευνας στερούν τη χώρα από ένα ολοκληρωμένο σύστημα διάσωσης

Είναι, μάλλον ατυχές Την ημέρα που η χώρα αποφάσιζε να δαπανήσει περισσότερο από 1 δισ. ευρώ για την προμήθεια τεθωρακισμένων οχημάτων η καθυστέρηση άλλων προμηθειών, πολύ χαμηλότερου κόστους, στερεί τις Ενοπλές Δυνάμεις από μικρά, αλλά κρίσιμα συστήματα που θα μπορούσαν να είχαν συμβάλει στον άμεσο εντοπισμό του πιλότου του F-16.

Τα μέσα που απαιτούνται για μια ολοκληρωμένη επιχείρηση εντοπισμού ενός χειριστή που κατέπεσε με το μαχητικό του είναι τρία. Πρώτον, ένας πομπός εντοπισμού ανάγκης (ELT) που είναι εγκατεστημένος στο αεροσκάφος. Δεύτερον, ο προσωπικός ραδιοφάρος εντοπισμού (PLB), τον οποίο φέρουν οι πιλότοι στη φόρμα πτήσης. Και, τρίτον, η συσκευή ULB η οποία αφορά έναν αντίστοιχο πομπό που λειτουργεί κάτω από το νερό.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Πολεμικής Αεροπορίας, το F-16 που κατέπεσε δεν διέθετε ELT, καθώς τέτοια συσκευή δεν χρησιμοποιείται για στρατιωτικούς λόγους, δεν διέθετε ULB. Τέτοια συσκευή υπάρχει μόνο στα μεταφορικά αεροσκάφη C-130 και C-27. Τι συνέβη όμως με το PLB. Η σχετική συσκευή με την οποία είναι εφοδιασμένα τα πληρώματα της Αεροπορίας είναι παλαιάς τεχνολογίας και απαιτεί ενεργοποίηση από τον χειριστή μετά την πτώση. Κάτι τέτοιο όμως δεν μπορούσε να

συμβεί, καθώς, σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις, ο άτυχος χειριστής ήταν τραυματισμένος και δεν είχε τις αισθήσεις του. Έτσι, λειτουργήσε για λίγο χρόνο μόνο το PLB του καθίσματος, μέχρις ότου σκεπάστηκε από το νερό.

Η Πολεμική Αεροπορία έχει ξεκινήσει από το 2002 την προμήθεια σύγχρονων PLB που λειτουργούν αυτόματα, αλλά η διαδικασία κόλλησε σε δικαστικές διαμάχες. Επίσημες πληροφορίες αναφέρουν

Το δικαίωμα στην έρευνα και διάσωση πρέπει να μπορούμε να το υπερασπιστούμε στην πράξη

ότι «το σύστημα αποδείχθηκε πως δεν πληροί βασικά κριτήρια των επιχειρησιακών απαιτήσεων της Π.Α.». Κατά τις πηγές αυτές οι αποκλίσεις από τις συμβατικές προβλέψεις επιβεβαιώθηκαν το 2005 από την Επιτροπή Παραλαβών και τα συστήματα απορρίφθηκαν με παρατηρήσεις τη μικρή διάρκεια ζωής της μπαταρίας και τη μη δυνατότητα της εταιρίας να εγκαταστήσει το σύστημα AIGS στα ελικόπτερα Σούπερ Πούμα (τα οποία θα λάμβαναν απευθείας το σήμα του αεροσκάφους που συνετρίβη και θα είχαν διαρκώς το στίγμα του). Εκτοτε, το θέμα βρίσκεται στα δικαστήρια, αν

και έχει προκαταβληθεί το 70% του κόστους προμήθειάς τους, ύψους 13 εκατομμυρίων ευρώ.

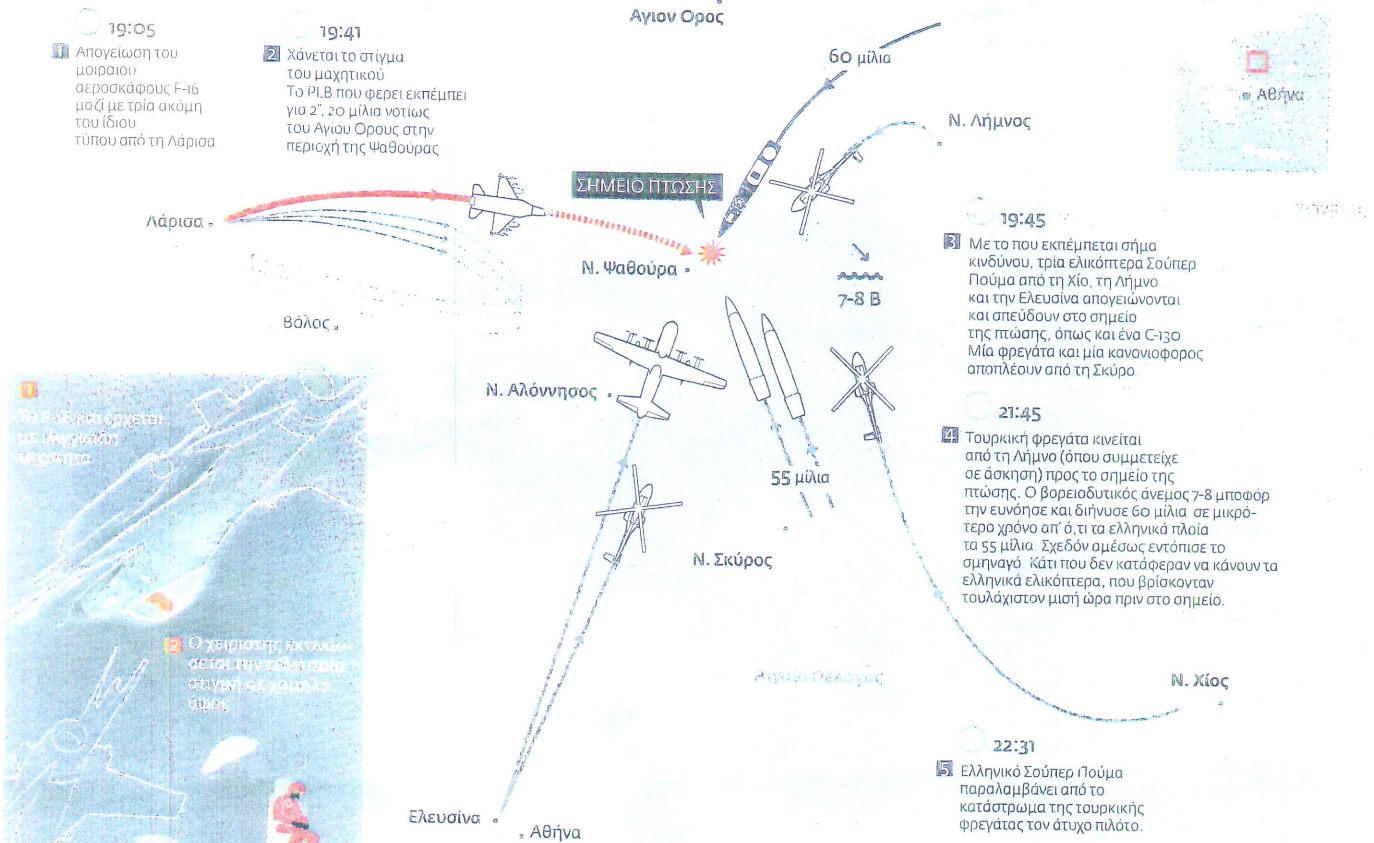
Μπορεί να μην υπάρχει αμφιβολία για την ορθότητα της θέσης της Π.Α., αλλά δύο ερωτήματα προκύπτουν

■ Πρώτον: Ανεξάρτητα από τις τεχνικές λεπτομέρειες, γιατί παραμένει σε εκκρεμότητα από το 2002 ένα πρόγραμμα που –αν και όχι στη συγκεκριμένη περίπτωση– σώζει ζωές,

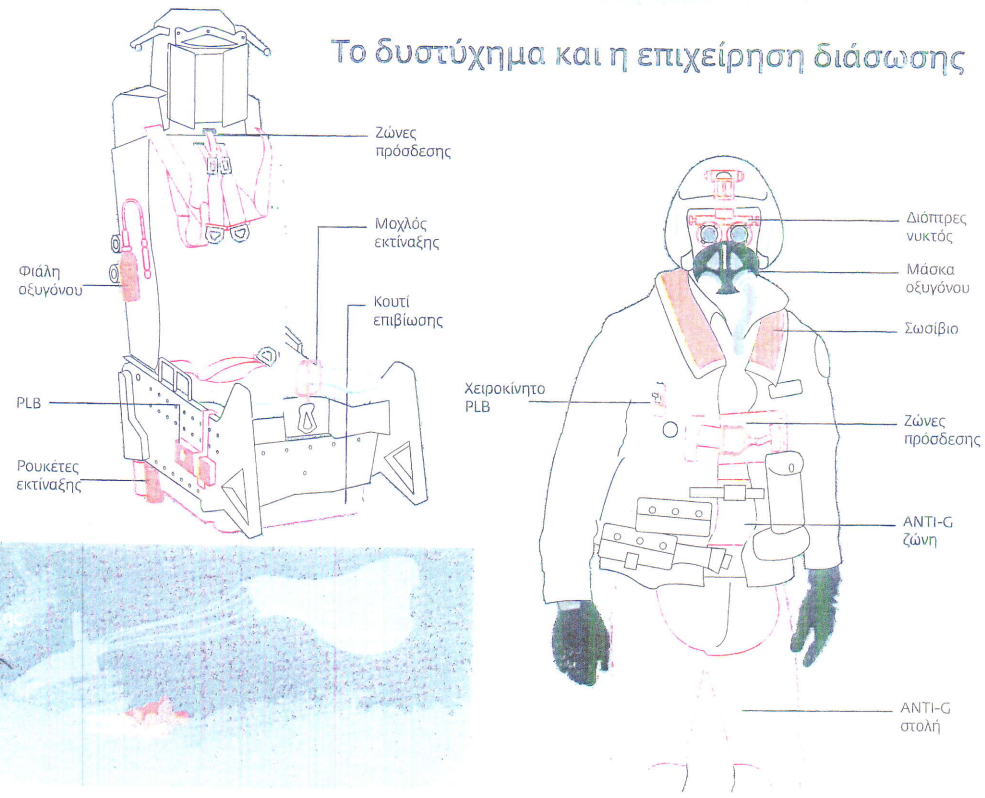
■ Δεύτερον: Υπήρξε καταλογισμός ευθύνων για τα στελέχη που επέλεξαν ένα σύστημα το οποίο στη συνέχεια απεδείχθη προβληματικό, ενώ δόθηκε και προκαταβολή της τάξης του 70%.

Τέτοιου είδους προβλήματα όμως θα πρέπει να υπερηφδούνται ευκολότερα αν θέλουμε να μην εντοπίζονται οι πιλότοι μας στις Σποράδες από... τουρκικές φρεγάτες. Το δικαίωμα στην έρευνα και διάσωση πρέπει όχι μόνο να το αιτούμεθα, αλλά να μπορούμε και να το υπερασπιστούμε στην πράξη. Μέχρι τις επόμενες εξελίξεις η Πολεμική Αεροπορία έχει «μεταθέσει» τρία από τα δέκα Σούπερ Πούμα μόνιμα στα νησιά. Ομως και πάλι οι ανάγκες δεν καλύπτονται.

Για τον λόγο αυτό οι αξιωματικοί της Π.Α. κινούνται στην ολοκλήρωση του εξοπλισμού και των παλαιότερων Σούπερ Πούμα, στο πλαίσιο της επικείμενης προμήθειας νέων ελικοπτέρων έρευνας και διάσωσης, που... επί σειρά ετών βρίσκεται στην πρώτη προτεραιότητα του ελληνικού εξοπλιστικού, αλλά όλο και χάνει τη σειρά της από άλλα προγράμματα.



Το δυστύχημα και η επιχείρηση διάσωσης



Θρήνος για τον πιλότο που θα γινόταν μπαμπάς

Του ΠΑΧΑΡΙΟΥ Β. ΚΑΖΑΡΙΑΝ

Ενα ακόμη επίλεκτο μέλος της, τον ομνηνάο Αθανάσιο Μπατσάρά, θρηνεί από προχθές το βράδυ η Πολεμική μας Αεροπορία. Μια νικητηρή άσκηση ρουτίνας, ειδικά για έναν χειριστή όπως ήταν ο άτυχος πιλότος, εξελίχθηκε σε τραγωδία τόσο στον αέρα για τον ίδιο όσο και στο έδαφος για τον ξέι μνηών εγκυος, στο πρώτο τους παιδί, αζίζιό του.

Ο 35χρονος ομνηνάγος, παντρεμένος με την Ελένη Χρυσοπούλου, με σύνολο τωρών πιπσις που ξεπερνούσαν κατά πολύ τις 1.500 σε μοχτικά F-5 και F-16, απογείωθηκε από την 337 Μοίρα της 110 Πτέρυγας Μάχης στη Λάρισσα ως αρχηγός σχηματισμού με άλλα τρία F-16 Block 52 plus, για την πραγματοποίηση νυκτηρινής εκπαιδευτικής άσκησης. Λίγο μετά την απογείωση της τετραδάς των μοχτικών το μοχτικό του χάθηκε από τα ραντάρ και κατέπεσε 20 μίλια νότια του Αγίου Όρους, στην περιοχή του πεδίου βολής Ψαθούρας.

Αμέσως δόθηκε εντολή κινητοποίησης των δυνάμεων έρευνας και διάσωσης και απογειώθηκαν προς την περιοχή τρία ελικόπτερα Super Puma και ένα C-130, καθώς επίσης μία φρεγάτα, μία κανονιοφόρος και δυο πλωτά του λιμενικού.

Ο άτυχος ομνηνάγος περιουλλέχτηκε κερκός στα διεθνή ύδατα από τουρκική φρεγάτα, η οποία έοιπυσε στην περιοχή

ανταποκρινόμενη στο σήμα κινδύνου που εξέπεμψε το ΕΚΣΕΔ (Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης) του υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής. Η σορός του παρελήφθη από ελληνικό Super Puma στις 22.31 και μεταφέρθηκε στο 251 ΓΝΑ.

Ος πιθανότερη αιτία, εμπειροί πιλότοι, δίνουν την εξήγηση ο χειριστής να επαθε «βέρταχο», να μπερδέψει σπλάι τον ουρανό με τη θάλασσα, κατάσταση που επιδεινώθηκε από το σκοτάδι. Κάποια στιγμή εγκατέλειψε το αεροσκάφος, ωστόσο η ταχύτητα, δε συνάρτηση με τη γωνία πρόσκρουσης στη θάλασσα, οδήγησαν σε λιποθύμια τον πιλότο και στη συνέχεια, αφού δεν είχε τις αισθήσεις του, σε πνιγμό.

Η κηδεία του Αθανάσιου Μπατσάρά θα γίνει σήμερα στις 11 η ώρα στο μαρτυροπολιτικό ναό Αναλήψεως της Κατερίνης, παρουσία του υφυπουργού Εθνικής Άμυνας Γιάννη Πλακωτάκη, του αρχηγού ΓΕΕΘΑ Δημήτρη Γράφα, του αρχηγού ΓΕΑ Ιωάννη Γιάνγκου και αναπροσωπείας αξιωματικών της Πολεμικής Αεροπορίας. Στον άτυχο ομνηνάγο θα αποδοθούν όλες οι πρόποιες στρατιωτικές τιμές.



Ο ομνηνάγος Αθανάσιος Μπατσάράς που σκοτώθηκε το βράδυ της Τετάρτης σε μια άσκηση ρουτίνας.

Μια άσκηση ρουτίνας μετατράπηκε σε τραγωδία για τον 35χρονο ομνηνάγο

Ερωτήματα για το σύστημα έρευνας και διάσωσης



Συλλυπητήρια για τον θάνατο του σμηναγού απέστειλαν στην ελληνική πλευρά ο Τούρκος πρωθυπουργός και ο αρχι-

του **ΓΙΑΝΝΗ ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΥ**

Με νέα ανθρώπινη απώλεια ήρθε αντιμέτωπη η Πολεμική Αεροπορία. Μονοθέσιο μαχητικό F-16 κάθηκε από τα ραντάρ στις 19.41, προχθές το βράδυ, ενώ εκτελούσε νυχτερινή εκπαιδευτική άσκηση σε απόσταση 20 ναυτικών μιλίων νοτίως των ακτών της Χαλκιδικής. Το σχέδιο της πτήσης προέβλεπε ότι 4 F-16 θα πραγματοποιούσαν αναχαίτιση 6 «εχθρικών» βομβαρδιστικών (δύο Mirage και τέσσερα A7). Αξίζει να σημειωθεί ότι η εν λόγω άσκηση αποτελούσε σκέλος ναυτι-

ρας της 110 Πτέρυγας Μάχης. Από τη στιγμή που κάθηκε η επικοινωνία με τον χειριστή, το ΓΕΑ σήμανε συναγερμό. Επί τόπου έσπευσαν από ελληνικής πλευράς 3 ελικόπτερα Super Puma, 1 μεταγωγικό αεροσκάφος C-130, 1 κανονιοφόρος, 1 φρεγάτα και 2 πλωτά του Λιμενικού. Ωστόσο, η σορός του σμηναγού περισυνελέγη από παραπλεύουσα φρεγάτα που συμμετείχε σε άσκηση του τουρκικού Ναυτικού στην περιοχή, σχεδόν τρεις ώρες μετά το συναγερμό του ΓΕΑ. Το γεγονός ότι το σώμα του χειριστή εντοπίστηκε και ανασύρθηκε από το

λίες τόσο για τη λειτουργία του συστήματος έγκυρης προειδοποίησης όσο και για την επιχειρησιακή ετοιμότητα των ελληνικών αρχών σε παρόμοιες περιπτώσεις. Η όλη επιχείρηση διάσωσης εξελισσόταν σε διεθνή ύδατα και σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς ναυτικού δικαίου, «όποιος εντοπίσει πρώτος τον αγνοούμενο, αυτός και τον σώζει». Το τουρκικό σκάφος εντόπισε πρώτο το σώμα του Έλληνα σμηναγού και αμέσως πρόβη σε ενημέρωση της ελληνικής πλευράς, η οποία και έστειλε ελικόπτερο Super Puma προ-

Οι πρώτες ενδείξεις αποδίδουν το συμβάν σε απώλεια προσανατολισμού του πιλότου (vertigo) ενώ ως αιτία θανάτου προκρίνεται αυτή του πνιγμού. Η κηδεία 35χρονου σμηναγού, η γυναικά του οποίου βρίσκεται στον έφορο μήνα κύησης, θα τελεστεί μερα στις 11 π.μ. από τον Ιτροπολιτικό Ναό «Αναλήψεως» της Κατερίνης. Την κυβέρνηση θα εκπροσωπήσει ο υφυπουργός Εθνικής Αμυνας κ. Ι. Πλακιάς. Συλλυπητήρια για το θάνατο του πιλότου εξέφρασε στον πρωθυπουργό κ. Κ. Καραμανλή ο πρωθυπουργός της Τουρκίας

Κηδεύεται σήμερα στην Κατερίνη ο 36χρονος συμπολίτης μας σημναγός

Ο θάνατος Μπατσαράς, κατέπεσε με το μαχητικό αεροσκάφος της Πολεμικής Αεροπορίας το απόγευμα της Τετάρτης



Νεκρός εντοπίστηκε στη θαλάσσια περιοχή 20 ναυτικά μίλια νοτιώς του Αγίου Όρους ο χειριστής του μονοθέσιου F-16 Block 52+ της 110 ΠΜ/337 Μοίρας, το οποίο είχε χαθεί από τα ραντάρ το απόγευμα της Τετάρτης, στη διάρκεια εκπαιδευτικής άσκησης νυχτερινών αναχαρτίσεων στην περιοχή της Ψαθούρας.

Τον χειριστή περισυνέλεξε τουρκική φρεγάτα που έπλεε στην περιοχή. Σύμφωνα με απόλυτα έγκυρες πληροφορίες, με το που εκπέμφθηκε σήμα κινδύνου, το τουρκικό πλοίο το οποίο βρισκόταν κοντά στο σημείο της πτώσης (για άσκηση μεγάλης κλίμακας) πιθανόν να είδε και τη λάμψη της πρόσκρουσης και έσπευσε πρώτο. Μάλιστα, οι ίδιες πληροφορίες αναφέρουν πως λειτούργησε η «κόκκινη γραμμή» επικοινωνίας των αρχηγών ΓΕΕΘΑ Ελλάδας και Τουρκίας, με το στρατηγό Γισάρ Μπουγιούκανι να ενημερώνει το στρατηγό Δημήτριο Γράφα ότι ο

πιλότος βρισκόταν στο τουρκικό πλοίο και μπορεί να παραληφθεί από το ελληνικό ελικόπτερο και ταυτόχρονα να εκφράζει τα συλλυπητήριά του. Κατόπιν συνεννοήσεως στην τουρκική φρεγάτα προσεγώθηκε ελληνικό Super Puma που ίπτατο της περιοχής, το οποίο μετέφερε τη σορό του χειριστή στο 251

ΓΝΑ.

Τα αίτια του δυστυχήματος θα διερευνηθεί επιτροπή εμπειρογνομώνων της Πολεμικής Αεροπορίας. Για τον εντοπισμό είχε οργανωθεί μεγάλη επιχείρηση, με τη συμμετοχή τριών ελικοπτέρων Super Puma, ενός C-130, μίας φρεγάτας, μίας κανονιοφόρου και δύο πλωτών του λιμενικού. Το αεροσκάφος, που συμμετείχε σε νυχτερινή άσκηση μαζί με άλλα τρία F-16, χάθηκε από τα ραντάρ περίπου στις 8 το βράδυ, ενώ βρισκόταν στο πεδίο βολής Ψαθούρα, κοντά στην Αλόνησο. Πάντως, το γεγονός ότι βρέθηκε το πτώμα του χειριστή αποδεικνύει, σύμφωνα με έμπειρους αεροπόρους, πως ο άτυχος Σημναγός (Ι) Αθανάσιος Μπατσαράς επιχείρησε εγκατάλειψη λίγο πριν το μαχητικό του προσκρούσει με μεγάλη ταχύτητα στη θάλασσα.

Εκτιμάται πως συνήλθε από παραίσθηση στην οποία είχε πέσει και η οποία τον οδήγησε στη θανάσιμη πορεί-

α. Εξετάζεται ακόμη το ενδεχόμενο ο πιλότος να έχασε τη ζωή του ακόμη και από πνιγμό. Αυτό θα αποδειχθεί στο 251 Νοσοκομείο της Αεροπορίας. Το αεροσκάφος που κατέπεσε ήταν το υπ' αριθμ 99-1516, με ημερομηνία κατασκευής 29 Αυγούστου 2003. Αφίχθη στην Ελλάδα την 02 Οκτωβρίου 2003 και είχε συμπληρώσει 442 ώρες πτήσεων.

ΠΕΝΘΕΙ Η ΠΟΛΕΜΙΚΗ



ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Η είδηση του θανάτου του συγκλόνισε την Πολεμική Αεροπορία και βύθισε στο πένθος την οικογένειά του. Πρόκειται για μεγάλη οικογενειακή τραγωδία. Η σύζυγος του πιλότου είναι έγκυος στο πρώτο τους παιδί. Ο άτυχος σημναγός ήταν ένας από τους καλύτερους και εμπειρότερους χειριστές της 110 Πτέρυγας Μάχης (της 337 Μοίρας) της Λάρισας, όπου

υπηρετούσε τα τελευταία χρόνια. «Ήταν ο F-16αρχών των F-16», είπαν άνθρωποι που πετούσαν μαζί του. Στην προχθεσινή άσκηση ήταν μάλιστα ο αρχηγός της αποστολής.

Το F-16 block 52 plus είναι από τα τελευταία που παράβλεψε η Π.Α. και το δεύτερο που πέφτει. Το πρώτο ήταν η μοιραία συντριβή του σημναγού Κ. Ηλιάκη.

Το αεροσκάφος που κατέπεσε ήταν το υπ' αριθμ 99-

στην περιοχή της Ψαθούρας.

ΣΥΛΛΥΠΗΤΗΡΙΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ

Συλλυπητήριο μήνυμα έστειλε ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Κάρολος Παπούλιας στην οικογένεια του σημναγού Αθανασίου Μπατσαρά, το οποίο αναφέρει: "Ο τραγικός χαμός του ηρωικού Σημναγού Αθανασίου Μπατσαρά μας συγκλόνισε. Η σκέψη μας σήμερα είναι κοντά σας, κοντά στους δι-

κούς του ανθρώπου. Θα είμαστε δίπλα σας".

Τα συλλυπητήριά του προς την οικογένεια και τους οικείους του σημναγού Αθανασίου Μπατσαρά εξέφρασε από το βήμα της Βουλής ο υφυπουργός Εθνικής Άμυνας, Κ. Τασούλας. Η απώλεια του σημναγού Μπατσαρά ήταν «μία ακόμα δραματική συνεισφορά της Πολεμικής Αεροπορίας και των Ενόπλων μας Δυνάμεων, στην προσπάθειά τους να στηριχθεί η Άμυνα της χώρας», δήλωσε ο κ. Τασούλας.

Τα θερμά συλλυπητήρια του προέδρου της Βουλής και του σώματος μετέφερε και η β' αντιπρόεδρος του κοινοβουλίου, κ. Έλσα Παπαδημητρίου.

ΣΗΜΕΡΑ Η ΚΗΔΕΙΑ

Σήμερα στις 11 το πρωί στον Καθεδρικό Ναό της Θείας Αναλήψεως θα γίνει η κηδεία του σημναγού Αθανασίου Μπατσαρά.

Την κυβέρνηση θα εκπροσωπήσει ο υφυπουργός Εθνικής Άμυνας Γιάννης Πλακιωτάκης. Στην επικείμενη τελετή θα παραβρεθούν ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ Στρατηγός Δημήτριος Γράφας, ο Αρχηγός ΓΕΑ Αντιπτεράρχος (Ι) Ιωάννης Γιάνγκος καθώς και αντιπροσωπεία Αξιωματικών της Πολεμικής Αεροπορίας.

Εκδήλωση του ΣΥΡΙΖΑ στην Κατερίνη για το ασφαλιστικό με ομιλητή τον Παύλο Κλαυδιανό

Καταληστέυθηκαν οι πόροι της κοινωνικής ασφάλισης

Πραγματοποιήθηκε την Τετάρτη το βράδυ στο συνεδριακό κέντρο της Κατερίνης (Εκάβη), εκδήλωση- συζήτηση με θέμα το «ασφαλιστικό», που διοργάνωσε ο ΣΥΡΙΖΑ Πιερίας. Κεντρικός ομιλητής της εκδήλωσης ήταν ο Παύλος Κλαυδιανός οικονομολόγος- δημοσιογράφος και μέλος της Π.Γ του ΣΥΡΙΖΑ.

Όπως ανέφερε ο ομιλητής, κύριες αιτίες για την «αποδυνάμωση του ασφαλιστικού συστήματος» είναι η διαχρονική καταλήστευση των πόρων της κοινωνικής ασφάλισης από το κράτος, η ελαστικοποίηση της απασχόλησης και η αποδιάρθρωση των εργασιακών σχέσε-

ων. Η κυβέρνηση της ΝΔ επιχείρει να επιφέρει αλλαγές στο σύστημα, καλυπτόμενη πίσω από διεθνείς εκθέσεις (ΔΝΤ, ΟΟΣΑ, ΕΕ) για την «μη βιωσιμότητα» του συστήματος λόγω δημογραφικής γήρανσης και έλλειψης πόρων. Οι κατακτήσεις των εργαζομένων, εδώ και μερικά χρόνια βρίσκονται στο στόχαστρο των πολιτικών και κοινωνικών δυνάμεων του νεοφιλελεύθερου παγκοσμιοποιημένου καπιταλισμού. Οι νόμοι 2084/1992 της ΝΔ και 3029/2002 του ΠΑΣΟΚ, που υπερρασιζώνονται ακόμη τα δύο μεγάλα κόμματα, πρέπει να καταργηθούν και να παγιωθεί ένα ενιαίο για όλους τους εργαζόμενους (παλιούς και νέους) ασφαλιστικό

σύστημα. Είναι ανάγκη να συνειδητοποιήσουμε όλοι -συνδικάτα, κοινωνικοί φορείς, πολιτικές δυνάμεις που αναφέρονται στους εργαζόμενους και τα δικαιώματά τους- ότι η κοινωνική ασφάλιση κινδυνεύει να θιασαστεί στο βωμό των υπερκερδών του κεφαλαίου. Ο ΣΥΡΙΖΑ.Α. πιστεύει πως, αν η συσπείρωση και κοινή δράση, σε κοινωνικό και πολιτικό επίπεδο, ήταν το 2001 απαραίτητη, τώρα αποτελεί απόλυτη ανάγκη. Οι προτάσεις του ΣΥΡΙΖΑ, όπως παρουσιάστηκαν από τον Παύλο Κλαυδιανό, προσανατολίζονται σε πέντε άξονες:

* Στην επαναθέσπιση της υποχρεωτικής τριμερούς χρηματοδότησης της κοινωνικής ασφάλισης για το σύνολο των ασφαλισμένων και της διμερούς για τους αυτοαπασχολούμενους.

λωση για το σύνολο των ασφαλισμένων και της διμερούς για τους αυτοαπασχολούμενους.

* Στην αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων και της ακίνητης περιουσίας των ασφαλιστικών οργανισμών με βάση κριτήρια ασφαλιστικά και εγγυημένης απόδοσης.

* Στην είσπραξη φόρων που διαφεύγουν ή υποκλέπτονται με την πλήρη μηχανοργάνωση των ταμείων για την άμεση βεβαίωση και είσπραξη των εισφορών, την ενίσχυση με προσωπικό, μέσα και πόρους των αρμόδιων ελεγκτικών οργάνων, την καταργηση των χαριστικών ρυθμίσεων για τους κακοπληρωτές εργοδότες κ.ά.